

INTERNACIA FERVOJISTO

1994 . 6

Redaktora babilo

Alproksimiĝas la jarfino kaj per tio la plej granda festosezono de la kristanoj. Nu ankaŭ la nordiaj paganoj festis la vintran solsticon (cetere ankaŭ la someran), kaj do neniu dubo pri tio, ke ni eniras periodon de granda okupiteco de ĉiuj dommastrinoj kun posta ekstrema enbuŝigo de manĝaĵoj kaj trinkaĵoj.

Ni – tio estas la estraranoj kaj aliaj oficuloj de IFEF – deziras al ĉiuj legantoj plenan ĝuon de la jula tempo kaj (relative) sobran eniron en la novan jaron 1995. Sed ni avertas vin: Post la festoj venos laborsezono, kiu estos streĉa, ĉar multaj taskoj atendas nin, internacie kaj nacie.
Dum la venonta IFEF-kongreso en Pécs oni devas elekti novan estraron, kaj ĉar tri estraranoj demisios de siaj nunaj oficoj vi, la IFEF-membroj, ĉiuj respondecas pri tio, ke estos trovitaj taŭgaj kandidatoj, kaj ke viaj komitatanoj elektos la ĝustajn homojn por tiuj gravaj postenoj.

Aro de seriozo laborantaj kolegoj kunlaboras kun UIC – la Internacia Fervojunio – pri projekto RailLex, la posteulo de Lexique Général – la Fervoja Terminaro. Daŭre aperas novaj terminoj en la fervoja tereno, kaj IFEF kompreneble devos kunlabori ties Esperantan version, sed krome ni devas vaste apliki nian lingvon en nia fako.

La apliko de Esperanto en la fervoja fako estas afero de preskaŭ ni ĉiuj, kaj feliĉe sentiĝas kresko de tiu respondeco. Ekzemple:

Ĉu vi memoras, ke n-ro 1994.3 de IF enhavis nur 12 paĝojn, ĉar mankis materialo. Mia tiama ve-krio donis abundan rezulton, tiel ke la nuna numero 1994.6 enhavas 24 paĝojn! (Mi timas la reagon de la kasisto, kiam li vidos la kalkulaĵon).

Karaj legantoj: Daŭrigu la pozitivan kaj aktivan ondon je nia komuna bono!

Agrablajn festotagojn kaj feliĉan novan jaron deziras al vi nome de la estraro
red

Elekto de estraranoj de IFEF

Laŭ la Statuto § 18, ĝenerala regularo a), devos okazi elekto de estraranoj por trijara oficperiodo en jaroj kun nombro dividebla per tri. 1995 estas tia jaro. Do dum la kongreso en Pécs okazos estrarelekto.

Demisideklaron liveris prezidanto, sekretario kaj redaktoro.

Ni atentigas pri tio, ke laŭ la Statuto § 18, ĝenerala regularo e) la kandidatoj havigu al la ĉefkomitatano, plej malfrue ĝis 31.12.1994, deklaron pri sia preteco.

Proponojn rajtas fari i a la landaj asocioj kaj ties membroj pere de siaj komitatanoj.

Ni apelacias al ĉiuj koncernuloj serioze trakti la aferon, por ke IFEF povu trovi la ĝustajn personojn por la postenoj.

Estraro kaj ĉefkomitatano

Lastminuta informo el Svedio:

Nia amiko Stig Hassan Carlsson malsaniĝis en novembro pasintjare. Li ekhavis tumoron en sia dekstra pulmo kaj lia sanstato rapide malboniĝis. Li mortis la 25an de julio.

Hassan esperantiĝis en 1957 kaj de 1968 li estis kasisto de SEFA. Post ties malfondo li sola aranĝis ĉion pri la amikeca grupo de esperantistoj-fervojistoj en Svedio. Li estis ege bona homo kaj amiko.

Erik Bengtsson

Frontpaĝo: Trajnoj en la ĉefstacio de Seulo (Koreio). Maldekstre la Saemaul-eksprestrajno.

El la enhavo:



47a Kongreso de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)

20a-26a de majo 1995 PÉCS, Hungario

Adreso: 47a Kongreso de IFEF, Pf 7, H-1378 BUDAPEST

Bankkonto: UNICBANK-Budapest, UBRTHUHB-0100-090023-01, 47a IFEF-kongreso

Poŝtkonto: ne ekzistas, uzu tiujn de la IFEF-kasisto

Estimataj, karaj geamikoj!

La Hungara Sekcio de IFEF varme invitas vin partopreni en la 47a Kongreso de IFEF en la sud-hungaria historia urbo Pécs inter la 19a kaj la 26a de majo 1995, interkonatiĝi kun la regiono de la Departemento Baranya; kaj eventuale aliĝi al la postkongresa programo inter la 27a kaj la 30a de majo 1995 en la interesa parto de la hungara Granda Ebenaĵo sur la teritorio inter la riveroj Duna kaj Tisza.

En Hungario tiu ĉi fervojista kongreso estos la tria. La unua IFK okazis en Budapest kun 1004 partoprenantoj el 17 landoj en 1962; kaj en Balatonfüred IFEF kongresis kun 605 partoprenantoj el 22 landoj en 1982.

La dumiljara urbo Pécs jam gastigis plurajn Esperanto-kongresojn. En la jaro 1966 la tiama prezidanto de UEA, prof. d-ro Ivo Lapenna – vizitanta nian universitaton – konstatis: Pécs estas ideala urbo por Esperanto-kongresoj.

Ni esperas, ke ankaŭ vi fartos bone en nia gastama kongresurbo kaj hejmenportos belajn rememorojn.

Tutkore invitas kaj atendas vin kun hungara gastamo:

S-ro István Gulyàs - Budapest, LKK-prezidanto
S-ro Alfonz Morò -Pécs, sekretario
S-ino Györgyi Morò - Pécs, kasisto
S-ino Elizabeta Pallòs - Pécs, ekskursoj/programoj
S-ino Éva Dobrotka - Pécs, loĝado
S-ro D-ro Jòzsef Halàsz - Miskolc, fakaj programoj
S-ro Jànos Patay - Budapest, afergvida sekretario.

– – –

LKK donas la subajn informojn koncerne al aliĝiloj:

1) Detalaj skribaj informoj akireblas pri la kongreso:
   - en la ĉi-jara n-ro 4 (sur paĝo 57) kaj n-ro 5 (p. 63-64) de Internacia Fervojisto, plue
   - en la n-ro 4/1993 (sur paĝoj 49-51),
     n-ro 1/1994 (sur paĝoj 3-7),
     n-ro 2/1994(sur paĝoj 17-20),
     n-ro 3 (paĝoj 33-36)

   de la revuo Hungara Fervojista Mondo; respektive en la estonte aperontaj numeroj de tiuj, ĝis la komenco de la kongreso.

2) Invitiloj kaj aliĝiloj estas akireblaj ĉe la koncernaj landaj asocioj de IFEF, respektive ĉe LKK.
   Koncerne la plenigon de la aliĝilo, LKK alvokas vian atenton je la profundefika studado de la aliĝiloj: ĉiun indikon precize kaj unusence enskribu! – ja kelkfoje LKK ricevis mankhave plenigitan aliĝilon, kiu kaŭzis superfluan, eviteblan laboron kaj poŝtkoston kaj al LKK kaj al aliĝinto.

3) LKK emfazas tiun fakton, ke la aliĝilo validas nur tiukaze, se la antaŭpago (almenaŭ kongreskotizo, ĉambroperado, minimume ununokta hotelkosto) alvenis al LKK, respektive se la aliĝinto sendas fotokopion kun la aliĝilo pri la sendo de la antaŭpago. La antaŭpago estas sendebla aŭ al la

bankkonto de LKK, aŭ al la kaso de IFEF plej malfrue ĝis la 28a de februaro 1995. LKK akceptas ĉiun okcidentan valuton laŭ la kurzo de la Hungara Nacia Banko, aŭ hungaran Forinton. La partoprenantoj el la "orientaj landoj" pagos kongreskotizon laŭ la kategorio "simpatianto".

4) Limigita estas la ebleco mendi hotelon en la kategorio "D" kaj "E". En tiuj kategorioj hoteloj estas komunaj necesejo kaj duŝejo po etaĝo.
Intertempe LKK sukcesis akiri malmultkostajn ĉambrojn 2-3 litajn en la universitata hotelo, *sen matenmanĝo*, la prezo estas 10-12 DEM/tago/persono. Tiu hotelo estas envicigita al la kategorio "E".
La loĝantoj de la hotelkategorio "D" havas eblecon mendi tag- kaj vespermanĝojn laŭ favora prezo (ĉe fervojuzina restoracio), sed nur *por la tuta semajno* (do, de dimanĉo ĝis vendredo por ses tagoj!).

5) La partoprenantoj de la postkongreso devas plenigi apartan specialan aliĝilon. La aliĝilo al postkomgreso validas, se la aliĝinto sendis la partoprenkotizon al LKK, aŭ al IFEF-kaso (vidu la punkton n-ro 3). LKK garantias repagon de la enpago post depreno de subtenitaj elspezoj, nur se skriba rezigno alvenos antaŭ la 1a de majo 1995.

6) LKK konfirmos la ricevojn de aliĝiloj (tiuj de IFK kaj de la postkongreso) kaj de la enpago per la sendo de la kongresa, respektive postkongresa kartoj, kiu(j) estos via(j) legitimilo(j). Nepre kunportu ĝin/ilin. La kongresajn kartojn oni ne rajtas vendi, transdoni aŭ interŝanĝi.

7) En via propra intereso bonvolu noti kion vi mendis kaj pagis.

8) LKK havas al si la rajton altigi la prezojn, se inflacio aŭ ceteraj ne antaŭvideblaj kondiĉoj devigas tion.

9) Ĝis la 20a de septembro 1994 aliĝis:
- al la 47a IFK mem: 80 personoj el 15 landoj,
- al la postkongreso de la 47a IFK: 20 personoj el 9 landoj.

Budapest, la 29an de septembro 1994
János Patay, afergvida sekr de LKK

Programo por la 47a IFK (Pécs, Hungario) 20a - 26a de majo 1995

19.05 (vendredo):	Alveno de la kongresanoj
12.00-21.00	Informejo, akceptejo funkcias (stacidomo)
20.05 (sabato):	Alveno de la kongresanoj
08.00-21.00	Informejo, akceptejo funkcias (stacidomo)
10.00-11.00	Gazetara konferenco (kongresejo)
15.00-16.30	Kunveno de IFEF-estraro/LKK (kongresejo)
20.00-23.00	Interkona vespero (kongresejo)
21.05 (dimanĉo):	
08.00-18.00	Informejo, akceptejo funkcias (kongresejo)
08.00-09.00	Ekumena diservo (Preĝejo "Dzsàmi")
10.00-12.00	Solena inaŭguro (kongresejo)
12.00-13.00	Uniformo-prezentado, komuna fotado
15.00-18.00	Urbovizito
15.00-18.00	Kunsido de Faka Komisiono (kongresejo)
20.00-22.30	Nacia vespero (kongresejo)
22.05 (lundo):	
08.00-12.00	Informejo funkcias (kongresejo)
09.00-12.00	Nepublika komitatkunsido (kongresejo)
14.00-18.00	Duontaga ekskurso
20.00-21.00	Orgen-koncerto (Baziliko)

23.05 (mardo):

08.00-18.00	Informejo funkcias (kongresejo)
09.00-13.00	Plenkunsido (kongresejo)
15.30-17.30	Kunsido de Faka Komisiono (kongresejo)
15.00-17.00	Radioamatora stacio funkcias (stacidomo)
18.30-20.00	Komuna vespermanĝo (Hotelo Palatinus)
20.00-24.00	Internacia balo (Hotelo Palatinus)

24.05 (merkredo):

08.30-19.00	Tuttaga ekskurso

25.05 (ĵaŭdo):

08.00-18.00	Informejo funkcias (kongresejo)
09.00-10.30	Fakprelego (kongresejo)
10.30-12.00	Fervojaj novaĵoj (kongresejo)
14.00-15.00	Redaktora kunsido (kongresejo)
15.00-17.00	Radioamatora stacio funkcias (stacidomo)
15.00-17.30	Movadaj aferoj (kongresejo)
20.00-22.00	Blov-orkestra koncerto (Liszt Ferenc koncertejo)

26.06 (vendredo):

08.00-18.00	Informejo funkcias (kongresejo)
09.00-10.00	Venonta kongreso prezentas sin (kongresejo)
10.00-12.00	Kunsido de Faka Komisiono (kongresejo)
14.00-15.30	Solena fermo (kongresejo)
19.00-22.00	Adiaŭa vespero (kongresejo)

Postkongresa programo de la 47a IFK 27a-30a de majo 1995

27.05 (sabato):

08.00 Veturado per specialaj busoj al la vilaĝo Solt,
festeno en la kampadejo de Ciganprinco Lacsò ĉe vilaĝo Solt,
tagmanĝo en vilaĝo Solt,
veturo al la urbo Kecskemét,
restado en hotelo " Aranyhomok" en Kecskemét,
urbovizito en Kecskemét,
vespermanĝo en la hotelrestoracio "Aranyhomok".

28.05 (dimanĉo): Veturo al la farmvilaĝo Bugac,
ĉevalparado en Bugac,
hungareca tagmanĝo en Bugac,
ceteraj programoj dumvoje al Kecskemét,
restado en la hotelo "Aranyhomok",
vespermanĝo en "Betyárcsàrda" apud Kecskemét.

29.05 (lundo): Veturo al la ĉefurbo Budapest,
urbovizito en Budapest,
tagmanĝo en Budapest,
ekveturo al urbeto Szentendre, tie urbovizito,
veturo kaj okupo de la ĉambroj en hotelo Silvanus en la urbeto Visegrád,
festa vespermanĝo en Visegrád.

30.05 (mardo): Veturo al Budapest (alveno ĉ je 11a), poste hejmenveturo.

Antaŭkongresa aranĝo

Niaj spertaj LKK-anoj de la 46a IFK aranĝos 'Antaŭ-Kongresan Rendevuon' en Vieno, Aŭstrio, dum la tagoj 18a-20a de majo 1995.

La programo enhavas i a: tranoktadon en fervoja feria tranoktejo 'Kafran' en dulitaj ĉambroj, gvidadon en la viena operejo, ŝipveturon sur la viena danubkanalo kaj laŭdeziran viziton en 'Prater' aŭ 'Grinzing' vespere.

Komuna forveturo sabate 20.5 per speciala vagono de Wien Süd je 7h11 kun alveno en Budapest deli pu je 10h03.

Aliĝkotizo ĝis la 1a de marto 1995:
fervojisto aŭ familiano po 500 aŭstraj ŝilingoj (ATS), aliaj po 750 ATS, operejogvidado + ŝipveturo 280 ATS, bankkostoj 40 ATS. Pagoj je la nomo de Franz Scharf al aŭstra poŝtkonto: PSK Wien, BLZ 60000, kto n-ro 71.236.102 aŭ al germana poŝtkonto: Postbank Nürnberg, BLZ 76010085, kto n-ro 0381759854. Aliĝon sendu al s-ro Franz Scharf, Postfach 194, A-3101 St.Pölten.

Maksimume 40 personoj povas partopreni, kaj nur post pago oni rezervos tranoktadon. ■

Jugoslavia Asocio de Fervojistoj Esperantistoj (JAFE)

Informas Gvozden Sredić:

1) Kunlabore kun la sekretario de JAFE, sinjoro Dimitrije Janičić, mi preparas nacilingvan fakvortaron. La preparlaboroj tre bone funkcias kaj ni esperas ke la Leksikono aperos komence de la sekvonta jaro (okaze de la 40-jara jubileo de JAFE).

2) En la oficiala organo de Serbaj fervojoj "PRUGA" ("Relvojo") komencis aperadi speciala kurso de Esperanto por fervojistoj (laŭ konata lernolibro de G.Sredić). Antaŭvidita daŭro de la kurso estas 30 lecionoj, tio estas ĉirkaŭ unu jaro, kaj ni profitos tiun tempon por intense propagandi Esperanton inter pli ol 30.000 gekolegoj en Serbio kaj Montenegro (FR Jugoslavio).

3) Ekde la 1a de julio 1994 mi fariĝis pensiulo (kiel miloj kaj miloj da aliaj gekolegoj) post plenaj 40 jaroj de laboro ĉe Jugoslaviaj Fervojoj, sed mi daŭrigos provizore labori en alia (fervoja) entrepreno. Same provizore mi restas prezidanto de JAFE almenaŭ ĝis la plej proksima jubilea jarkunveno de nia Asocio komence de 1995.

Oficiala (deĵora kaj poŝta) adreso de nia asocio pro tio iomete ŝanĝiĝis kaj ekde nun tekstas jene:

Zajednica Jugoslovenskih Železnica (ZJŽ)
Sektor za opšte poslove -
g. Dragon Nikolić
Beograd, Nemanjina 6 (poŝtfako 563)
Jugoslavio

Rimarko: Sinjoro Dragan Nikolić estas respondeculo de Jugoslaviaj Fervojoj pri socia aktiveco (FISAIC, USIC ktp) kaj li zorgos pri tio, ke viaj eventualaj poŝtaĵoj senprobleme (kaj senprokraste) atingos aktualan respondeculon de JAFE.

4) Mia persona adreso estas jena:
Mgro Gvozden Sredić
Suvoborska 24
YU-11000 Beograd (Jugoslavio)

Mi petas vin, ne kompreni tiun ĉi leteron kiel definitivan adiaŭon. Mia deziro estis nur informi vin pri la plej aktualaj okazintaĵoj en nia asocio. Mi estas certa ke ni ankaŭ estonte vigle kunlaboros sur la sama kampo, tio estas disvastigado de Esperanto(kaj de amikeco) inter eŭropaj (kaj ĉiuj aliaj) fervojistoj.

Sincere via,

G.Sredić (F.Ero)

46a IFEF-kongreso Krems

Plenkunsida raporteto de la sekretario por terminaraj aferoj

Inter la lasta kaj nuna kongresoj FAKA KOMISIONO solvis jenajn gravajn taskojn koncerne terminarajn aferojn.

1e Internacia Fervoj-Unio UIC donis al ni la duan kvanton da novaj terminoj por sia fervojterminologia datenbanko nomita RailLex (do relvoja leksikono). La kvanto ampleksis 781 terminojn, kiujn ni disdonis al 7 landaj grupoj por traduki el germana lingvo al Esperanto. UIC postulis tre proksiman limdaton fine de septembro. Ĉiu landa grupo plenumis tiun taskon akurate ĝis la limdato. Sekve la deklingva diskedo de la relvoja leksikono aperos kun Esperanto-varianto, verŝajne en septembro/oktobro nunjara.

2e Preskaŭ pretas la sveda Nacilingva Vortaro kiel traduko de UIC-terminaro. Por la itala Nacilingva Vortaro estas atendata la diskedo RailLex. En la 4a eldono de UIC-vortaro, la itala varianto ja enestas. La slovaka grupo informis, ke pro bonaj cirkonstancoj estos preta la slovaka Nacilingva Vortaro ĝis la jarfino. La rumana grupo volas finlabori la verkon eĉ ĝis fine de nunjara septembro.

3e UIC deziras de nia Faka Komisiono ne nur tradukon de terminoj al Esperanto, sed ankaŭ kontribuojn por plua evoluigo de sia datenbanko. UIC volonte akceptas proponojn rezulte el sistema traesploro de nociokompleksoj por trovi mankajn kaj mistraktitajn nociojn. Dum lastaj monatoj ni sisteme traktis 7 nociokompleksojn laŭ nia konata labormetodo helpe de Terminara Kuriero. La diskutadon partoprenis kunlaborantoj el 12 landoj. La rezulton pri 2 nociokompleksoj ni sendis kiel modelon fine de aprilo al UIC. De tie ni ricevis antaŭ 1 semajno respondon, kiu atestas nian laboron valora kaj montras al ni daŭrigendan vojon. Mi supozas, ke per nia laboro iomete altiĝis nia prestiĝo el la vido de UIC.

4e Inter la 2 kongresoj ni elsendis entute 6 komunikilojn Terminara Kuriero 88 - 93, kiujn ni dissendis al ĉiuj kunlaborantoj kaj pluraj interesuloj. Mi volas rimarkigi, ke Terminara Kuriero enhavas ne nur fakan tekston, sed ankaŭ humoraĵojn, nome karikaturajn desegnaĵojn de nia redaktoro Heinz Dieter Hartig.

Problemo montriĝis koncerne poŝtkotizojn el landoj kun tre altaj prezoj kompare al salajro. Drasta ekzemplo estas la situacio je nia tre aktiva kunlaboranto Ludoviko Sekereš. Bonvolu informi pri aliaj similaj kazoj. Mi petas serĉi solvon, eventuale per sendado de internaciaj respondkuponoj.

Heinz Hoffmann
sekretario terminara sekcio

46a IFEF-kongreso Krems

El la protokolo pri la kunsidoj de Faka Komisiono

FAKA KOMISIONO TRAKTIS TERMINARAJN AFEROJN

Kunsidoj de Faka Komisiono apartenas al la programo de ĉiu IFEF-kongreso. El la koncernaj rezultoj de la 46a kongreso en Krems estas precipe laŭdinda la fakto, ke kelkaj gekolegoj deklaris sian pretecon gvidi terminaran laboron en sia lando. En Francio, kie terminara laboro ekde kelkaj jaroj dormas, kolego Jean RIPOCHE volas reaktivigi ĝin. En unu post alia iama federacia, nun tute memstara lando evoluas ankaŭ memstara strukturo de Esperanto-movado. Por Slovakio kolegino Magdaléna FEIFIČOVA, kaj por Slovenio kolego Jovan MIRKOVIČ pretas gvidi terminaran laboron. En Rumanio ses novaj gekolegoj volas kunlabori. Sekve la nun 9kapa rumana grupo estas la dua laŭ nombro post la nun 11kapa hungara grupo, al kiu aliĝis du novaj kolegoj.

Koncerne pli bonkvalitan traduklaboron iru peto

al Internacia Fervoj-Unio UIC, aldoni al estonte tradukendaj terminoj ties difinojn, se ili jam troviĝas en la storo de la datenbanko.

Post la apero de germana kaj hungara Nacilingvaj Vortaroj (NV) verŝajne fine de 1994 estos pretaj rumana, slovaka kaj sveda NV.

Koncerne nocioelektajn kontribuojn, la ĉeestintoj akceptis la deziron flanke de UIC-datenbanko pri kunlaboro de IFEF. Kontaktpersono inter UIC kaj IFEF estas kolego István GULYÁS.

Heinz Hoffmann

33a FIRAC-kongreso en Bernkastel-Kues (Germanio)

Inter la 11a kaj 15a de aŭgusto 1994 en urbo Bernkastel-Kues okazis la 33a kongreso de la Internacia Fervojista Radioamatora Asocio (FIRAC). "Amikeco sen limoj" estis la slogano de la asocio, kiu apartenas al FISAIC. Dum la solena malfermo s-ro Detlef Gard (Germanio) salutis la ĉeestantojn, nome 200 gekolegojn el 15 landoj. Poste la urbestro s-ro Heinz Grundhöfer kaj la ĉefkasisto de FISAIC s-ro Jakob Tschanz (Svislando) akcentis la gravecon de la radioamatora agado inter la fervojistoj.

Dum la ĝenerala kunveno oni raportis pri la pasintjara laboro, pri la diversaj eterkontaktoj. Oni reelektis la ĝisnunan estraron. Prezidanto estas s-ro Wilhelm Röer (Norvegio).

La esperantistan radioamatoran organizaĵon reprezentis d-ro Imre Ferenczy el Hungario, kiu samtempe estas la gvidanto de la hungara nacia FIRAC-sekcio.

Inter la ceteraj dumkongresaj aranĝoj estas menciindaj la prezentado de la fervojista simfonia orkestro el urbo Trier kaj la funciado de la porokaza fervoja radioamatora stacio kun voksigno DL Ø EFA. Krome okazis du ekskursoj, unu kondukis al la urbo Hermeskeil, kie la kongresanoj vizitis ekspozicion de malnovaj kaj novaj aviadiloj. La celo de la tuttaga perŝipa ekskurso estis la urbeto Zell am Mosel.

La sekvontjara FIRAC-kongreso okazos en urbo Narvik (Norvegio), kaj en 1996 en urbo Braŝov (Rumanio).

D-ro Imre Ferenczy

Ni havas terminaron – uzu ĝin

IFEF estas faka Esperanto-organizo, kiu modele kaj rezultoplene de jardekoj laboregas sur terminara sektoro. Ĝia Terminara Komisiono prezentis en la jaro 1989 "Fervoja Terminaro" kiel suplementon de la tiam seslingva terminaro de UIC. Gravega paŝo antaŭen estis tio. Malhelpo tamen estis, ke ĝi estis uzebla nur kun samtempa konsulto de la multekosta UIC-vortaro. Sekvis intertempe en kelkaj landaj asocioj de IFEF paralelaj terminaroj en la resp. naciaj lingvoj, kiuj konsiderinde plifaciligas la uzadon kaj ebligas rapide trovi la serĉatan terminon. Kaj grave: ili estas tre favorprezaj.

Tamen ĉiam denove oni devas konstati, ke eĉ en artikoloj ofte ne estas aplikataj la terminoj el nia terminaro. Unu el la plej oftaj ekzemploj estas la vortoj "trajno" kaj "vagonaro". Laŭ la reguloj de Esperanto "vagonaro" simple estas "aro da vagonoj", dum "trajnoj" laŭ PIV estas "aro da vagonoj ... kunkroĉitaj kaj movataj de lokomotivo, irantaj laŭ difinita horaro". Logike ankaŭ veturiloj kun motoro estas trajnoj.

Tiuj malmultaj vortoj estu stimulo havigi al si la IFEF-terminaron kaj precipe,se jam ekzistas, la propran nacian eldonaĵon – kaj daŭre apliki ĝin.

Jogi

FERVOJA KORESPONDA SERVO

S-ro Germano GIMELLI, Via Creti 61,
I-40128 BOLOGNA, Italio.

Se vi deziras utiligi la servon, bonvolu indiki viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)on, kaj pri kiaj temoj ktp.
Aldonu se eble internacian respondkuponon. Se tio ne eblas, aldonu poŝtmarkojn vendeblajn en Italio.

Produktiveco de la fervojoj

Lumigi tabuon povas nur helpi al la debato pri fervoja produktiveco.

Laŭ artikolo en *International Railway Journal*, julio 1994, de Michèlle Elone estas necese ĵeti lumon al aliaj parametroj ol la ĝisnunaj por pli bone vidi, ĉu la fervojoj akiras profiton aŭ ne. Ŝi postulas, ke precipe en Eŭropo ne decas priparoli produktivecon ĉe fervojoj - male en Usono kaj Japanio, kun multaj privataj fervojoj, oni fieras pri kresko de la produktiveco.

Jen skemo, kiu montras ŝian postulaton:

Proksimuma nuna evoluo de fervoja produktiveco.
Ciferoj estas de 1993, se ne alia jaro estas indikita. Interkrampe la sinsekvo.

Fervojo	Miltunoj da vagonoj je deĵoranto	Same, nur varvagonoj, milionoj da tkm je vagono	Same, nur pasaĝervagonoj, milionoj da tkm je vagono	Trafiko milionoj da vagonkm
Burlington Northern, Usono, 1992	10,8 (1)	5,8 (1)	-	9,2 (10)
Union Pacific, Usono, 1992	9,8 (2)	2,6 (8)	-	10,0 (9)
Santa Fé, Usono	9,5 (3)	4,5 (2)	-	10,9 (8)
Southern Pasific, Usono, 1992	6,9 (4)	3,7 (4)	-	6,5 (13)
CSK, Usono, 1992	6,8 (5)	1,8 (7)	-	7,0 (12)
Kazaĥstan, 1990	2,5 (6)	3,8	-	25,0 (4)
JR East, Japanio	1,6 (7)	-	10,0 (2)	17,2 (6)
Rusio, 1992	1,4 (8)	3,0 (5)	5,9 (7)	25,5 (3)
Koreio, 1992	1,26 (9)	0,9 (9)	10,0 (2)	14,9 (7)
JR Central, Japanio	1,0 (10)	-	16,2 (1)	25,6 (2)
SJ, Svedio	0,9 (11)	0,7 (11)	3,7 (9)	2,3 (15)
Ĉinio 1992	0,7 (12)	3,0 (5)	10,0 (2)	27,5 (1)
SNCF, Francio	0,53 (13)	0,35 (12)	4,0 (8)	3,2 (4)
Ukrainio, 1992	0,53 (13)	1,2 (8)	6,0 (6)	18,4 (5)
Hindio	0,34 (25)	0,74 (10)	9,5 (5)	9,1 (11)

Krom la skemo ŝi ankaŭ mencias, ke ekz la usonaj var-fervojoj estas la plej produktiva industrio inter 177 usonaj industrioj, kaj ke ili estas la plej produktivaj fervojoj de la mondo.

Aliaj faktoj, kiuj estas menciitaj nek en la skemo, nek en la artikolo, estas ke vartrafiko postulas malpli da personaro ol pasaĝertrafiko, kaj ke la fervojo en la neevoluintaj landoj havas kapacitproblemojn.

Tradukis/kompilis Jan U.Niemann

Esperanto-monumento en la Fervoja Parko en norvega urbo NARVIK

En antaŭa numero (1994.2) ni menciis kelkajn ZEOjn en Aŭstrio kaj skribis ke ekzistas preskaŭ 1000 en la tuta mondo. ZEO estas Zamenhof-Esperanto-Objekto, kaj la ekzakta cifero estas **950 en 50 landoj**.

Tion ni legis en HEROLDO de Esperanto n-ro 6/1994, kaj ankaŭ tie ni informiĝis pri la plej norda E-monumento, pri kiu ni ĉerpas jenon:

La 11an de aŭgusto 1934 estis inaŭgurita la plej norda Esperanto-monumento kaj la unua en Norvegio, la 'Memoriga Esperanto-Monumento en Narvik', situita ĉ 60 gradoj de norda latitudo, t e ĉ 250 km norde de la Polusa Cirklo.

Origino de tiu ĉi Objekto estis la 26a UK en Stokholmo en 1934 kun 2042 partoprenantoj. 125 kongresanoj el 15 nacioj partoprenis postkongresan vojaĝon ekstravagonare tra tuta Svedio, unue al Laponio, por alveni 5 tagojn poste al la norvega havenurbo Narvik, kore akceptitaj de la lokaj esperantistoj: tie okazis diversaj ekskursoj ankaŭ perŝipe, i a en la fjordon. Proksime de restoracio Fjellheim estis starigita memorŝtono, kies malkovro okazis en ĉeesto de la internacia partoprenantaro. La senvualigon prizorgis generalo Bastien.

La dua mondmilito komplete detruis la urbon Narvik, kaj estus do miraklo, se la monumento super la fjorda haveno estus restinta netuŝita. Bombo aŭ grenado ĵetis valen la monoliton de la roko. Videbla estis eĉ ne resto!

En 1979, do 34 jarojn post la milito, loĝanto de Narvik hazarde ekvidis en deklivo de la monteto Fagernes, en alteco de ĉ 350 m super la marnivelo, tri ŝton-blokojn, unu apud la alia, kun enĉizita enskribo en lingvo al li nekonata. La tri blokoj, kunmetitaj, mezuris 62 × 58 cm. Tiu trovita 'trunko' estis donacita al la komunumo de Narvik, kiu en marto 1980 decidis, ke la ŝtono trovu lokon en la Fervoja Parko.

Neniu el la kontaktitaj personoj komprenis la enigman tekston, kiu feliĉe restis bone legebla. Mankis ja la decida vorto 'Esperanto' – ciĉita sur la kapitelo de la monumento. Oni do kontaktis la Universitaton en Tromsø kun la demando, ĉu iu povus deĉifri la tekston. Aŭdinte pri la afero, Rolf Holm el Tromsø, kiu partoprenis la inaŭguron en 1934, veturis al Narvik kaj identigis la blokojn.

Ni ĝoju pro la oficiala protektado de la ŝtono dankante al la komunumo de Narvik, kiu en centra parko ĉiujare ĝin ornamas, dum la daŭro de la norda somero per novaj floroj. Mankas bedaŭrinde la vorto 'Esperanto'. Apude aranĝita tabulo, kun konciza prihistoria teksto, estus la decida perfektigo omaĝe al tiu unika Esperanto-monumento.

(Kompilita laŭ teksto de Hugo Röllinger, komisiito de UEA por monumentoj).

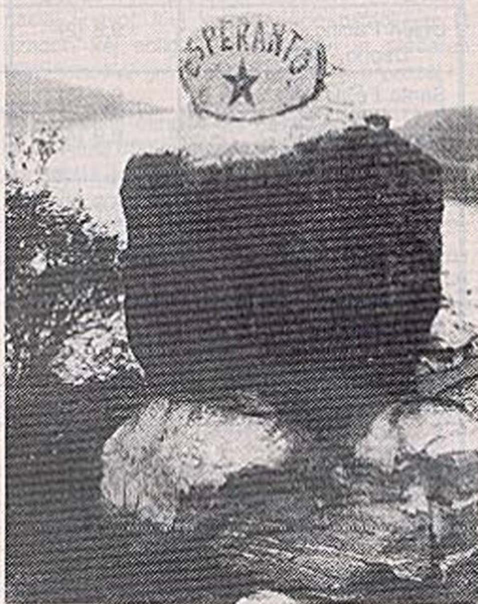


Foto: Inaŭgura foto el 1934 (foto O. Nicolaisen, Stokholmo)

Nova antaŭenpuŝo en Rumanio

La duan ĝis la kvara de septembro 1994 Rumana Esperanta Fervojista Asocio (REFA) okazigis sian kvinan jarkunvenon en la karpata kuracloko Predeal apud Braŝov. Ĉeestis ĉirkaŭ 70 personoj el la tuta lando, inter ili deko da fervojistaj gravuloj (ĉefe ĝeneralaj direktoroj) kaj la gvidanto de la rumana FISAIC-sekcio, ĝenerala direktoro dipl.inĝ. I.V.Leancu. Gvidis la kunvenon la prezidanto de REFA dipl.inĝ. M.Stefan. La tuto okazis sub patronado de la ministro por transporto, dipl.inĝ. Novak Aurel, kiu mem ĉeestis kaj tre simpatie parolis dum la oficiala parto. Krome ĉeestis la vicministro pri eksteraj rilatoj, la prefekto de regiono Braŝov, la urbestro de Predeal kaj altranga gvidanto de fervoja sindikato kaj aliaj gravaj personoj.

Mi oficiale reprezentis la estrarojn de FISAIC kaj IFEF kaj transdonis ties salutojn kaj bondezirojn. En ĉeesto de ĉiuj mi prelegis pri la temo "FISAIC kaj IFEF", per kiu mi substrekis la elstaran rolon, kiun ludis kaj ludas IFEF en la historio de FISAIC. Helpe de antaŭe preparita kaj distribuita rumana tradukaĵo ankaŭ la ĉeestantaj neesperantistoj komprenis la prelegon. Reprezentantoj de Germanio, Hungario, Slovakio kaj Usono same salutis la kunvenon. Alparolis la vicprezidanto de la Rumana E-Asocio, en tre agrabla maniero menciante kaj dankante pro modela aktiva agado de la fervojistoj. Menciindaj estas kelkaj detaloj, kiuj karakterizas la pozitivan evoluon de REFA ek de la fondo en 1990 ĝis nun:

- en la horaro ekzistas klarigoj por pasaĝeroj ankaŭ en Esperanto;
- estonte oni parte aŭ tute intencas traduki la enhavon de "Internacia Fervojisto" en rumanan lingvon, uzonte ĝin por publikigo en fakaj revuoj de fervojo, poŝto kaj aliaj branĉoj de la transporta sektoro;
- la ministro proponis organizi E-kurson en la ministerio;
- estonte oni volas aperigi duonan paĝon en la oficiala bulteno de la rumana fervojo kun informoj pri la E-agado de la fervojistoj.

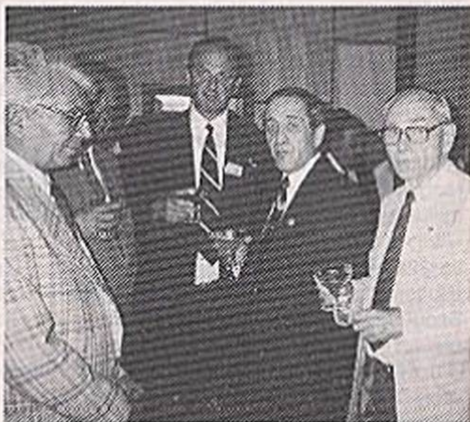
Dum diskutado evidentiĝis, ke same kiel en preskaŭ ĉiuj landoj, ankaŭ en Rumanio la personara politiko de la fervojo grave malhelpas altiri junajn fervojistojn al nia lingvo.

La terminara laboro pri la Nacia Vortaro progresas kun la celo prezenti ĝin en la venonta IFK en Pécs. Ili faras tion laŭ oficiala taskigo.

La tuta kunveno estis favorigita de belega suna vetero, tiel ke povis okazi du ekskursoj al la ĉirkaŭaj montoj, unu per telfero, la alia per aŭtobuso. Ili donis eblecon por povi multe ĝui la ĉarman kaj sovaĝan belecon de la ĉirkaŭaj montoj, sed ankaŭ babili kun amikoj. Festa vespero kun majstra muziko kaj danciga kaj folklora kreis tute alian amikecan atmosferon, en kiu oni sentis la etoson de tiu fiera popolo. Decas aldoni sincerajn elkorajn dankvortojn pro la varma gastemo de la rumanaj gastigantoj, kiuj majstris ĉiujn malfacilaĵojn kaj programŝanĝojn per intuicia maniero.

La disponebla loko ne permesas raporti pri duonprivata ekskurso al la Danuba delto, ĉar la artikolo fariĝus longega. Tiu vojaĝo per trajnoj, aŭtoj kaj ŝipo estis unu el la plej interesaj kaj impresaj, kiujn mi iam ajn faris. Ĝi estis organizita ĉefe de kolegoj en Galati, al kiuj mi jen tute aparte dankas.

J.Giessner



Amikeca babilado post laborkunveno. De maldekstre: E.Tudorache, vicprez de REFA, M.Stefan (iom kaŝita), prez REFA, ĝen.dir I.V.Leancu, gvidanto de rum. FISAIC-sekcio, J.Giessner, hon.prez de IFEF



Refoje en Japanio

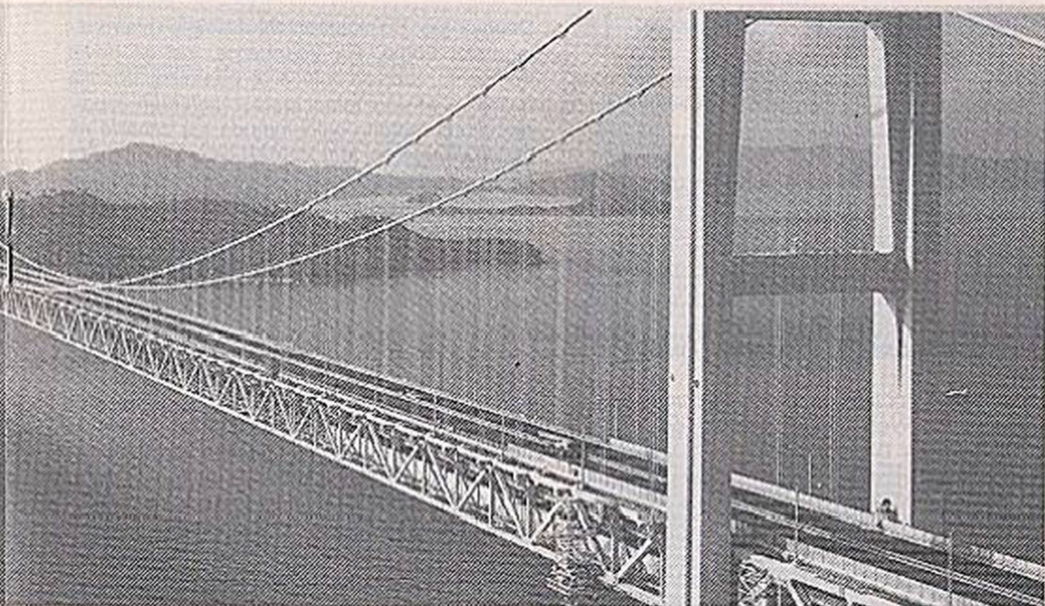
Verdire, antaŭ 21 jaroj – en aŭgusto 1973 – mi vizitis Japanion por refondi dum la 60a japana E-kongreso en Kameoka la "Japana Esperanto Ligo Fervojista" (JELF) kiel landan asocion de IFEF.
Siatempe mi ne havis imagon, ke la noditaj amikaj rilatoj ne nur daŭris, sed pli evoluis dum la paŝintaj jaroj. Niaj kontaktoj neniam ĉesis, male, multfoje oni insiste petis min reveni. La 79a UEA-kongreso en Seoul/Koreio donis al mi la ideon realigi mian sonĝon kaj daŭrigi la vojaĝon al Tokio. Miaj japanaj amikoj rapide reagis. Entuziasme ili invitis min kaj forprenis de mi lastajn skrupulojn.

La 22an de julio mi ekflugis de Frankfurt/M. La "Nonstop"-flugo per kompanio Korean Air al Seoul daŭris 13 horojn.

(Pri detaloj de la UEA-kongreso mi ĉi tie ne volas raporti. Vi povos legi pri tio en aliaj E-gazetoj).

Jam la unuan tagon mi povis saluti en Seuol membrojn de JELF. Ni tuj priparolis mian programon en Japanio. Kompreneble ni ĉeestis la fervojistan kontaktkunvenon, kiun gvidis la vicprezidanto de IFEF, s-ro István Gulyás. La 31an de julio post fermo de la UEA-kongreso mi estis survoje al Tokio. Alvenante en la hotelo atendis min jam mesaĝo kaj per tri telefonalvokoj la geamikoj bonvenigis min. Iliajn zorgojn pro mia bonfarto mi povis forigi – mi bonsentis. 4 tagojn mi restis en Tokio akompanate de geamikoj, kiuj ekskursis kun ni al la reĝa palaco, al monto Fuji, ŝipveturis sur la lago Hakoone, vizitis vinĝardenon, kristalejon, templojn kaj aliajn vidindaĵojn. Mi absolute ne havis iun ajn problemon, ĉu ekz. temis pri vetur- aŭ sidlokbiletoj por trajnoj aŭ pri akompananto al iu loko. Ĝustatempe ĉio estis je mia dispono.

La 4an de aŭgusto mi povis ĝui dum 4 horoj la vojaĝo per la moderna trajno Shinkansen de Tokio al Okayama. Tie atendis min aliaj geamikoj, kiuj gastigis min same kiel en 1973 ankaŭ ĉi-foje en ilia hejmo. La bebo, kiun mi siatempe havis en la brakoj, nun estas bela junulino, studantino. Ŝi salutis min en Esperanto.



Grandan meriton havas amiko Naosuke Nobuki, la sekretario de JELF. (Li partoprenis kune kun S-ro Ŝibata en 1978 la IFEF-kongreson en Romo). Kun li mi estis survoje en Okayama. Inter alie ni traveturis la en 1988 konstruitan ponton Seto Ohasi, kiu interligas la regionon kun 5 insuloj, finante sur la insulo Sikoku. Tio malfermis al la insulanoj nekredeblajn labor- kaj transporteblecojn. La ponto estas moderna, giganta konstruaĵo, duetaĝa (sube la trajnoj, supre la aŭtomibiloj).Ni uzis ambaŭ vojojn kaj ĝuis belegan panoramon. Alian tagon ni vizitis la parkon Korakuen, unu de la tri pitoreskaj parkoj en Japanio. Ni des pli ĝuis tie la restadon, ĉar la varmego (inter 38-40 gradoj) preskaŭ ne lasis al ni eblecon por spiri.

Vespere okazis la JELF-kunveno. La membroj invitis al germana restoracio "Der Hof" (la korto) kaj tie ni ankaŭ trinkis germanan bieron "Henninger" (ĉar mi ja venis de Frankfurt). La manĝoj, laŭ menuokarto kun germanaj nomoj, ne nepre estis laŭ germana gusto, sed tamen ... nek ĝenis min nek la gajan etoson. Ĉiuj mendis manĝaĵon laŭ mia rekomendo kaj manĝis kun bona apetito.

Ni priparolis multajn de iliaj problemoj: la privatigo de la japana fervojo (nun IR East) metis la personaron en grandan krizon. Kiel ĉie ankaŭ la japana fervojo ŝparas ĉiuloke, ĉefe la personaron , kaj forprenis certajn de iliaj privilegioj. Sentema kaj doloriga afero! Ankaŭ ĉe ili mankas la gejunuloj. La laborbatalo estas rigora. "Tempo estas mono" senteblas ĉiuloke. Bonege funkcias la trafiko. Ĉie regas disciplino. La tempolimigo por aŭtomobiloj respektiĝas. Komplike estas ricevi ĉiam la deziritajn trajn- kaj sidlokbiletojn. Ĉiuj trajnoj estas plenplenaj; sen sidlokbiletoj ne ebla vojaĝi.

Japanio multe ŝanĝiĝis en la pasintaj 20 jaroj; ĝi pli amerikaniĝis. Ne estas diferenco inter usonaj kaj japanaj urboj. Ĉie videblas modernaj turdomegoj. La luprezoj estas enormaj. La popolo, precipe la junuloj estas vestitaj kiel en Eŭropo. Por kimono la moderna vivo ne plu lasas lokon.

Ĝojigis min la fakto, ke la gejunuloj bone aspektas kaj kondutas. Ili estas ĝentilaj kaj afablaj. Nenie mi vidis ŝmiritajn fasadojn, makulitajn murojn nek tranĉitajn sidlokojn en trajnoj aŭ aliaj

trafikiloj. Kiel jam dirite, regas disciplino!

Post la lasta komuna tagmanĝo la geamikoj akompanis min al la stacidomo en Okayama. La adiaŭo estis doloriga.

Dankon al ĉiuj membroj de JELF, kiujn mi vidis. Ili vere dorlotis min. Al tiuj JELF-anoj, kiujn mi bedaŭrinde ne povis vidi, mi kore salutas.

Denove per Shinkansen mi daŭrigis mian vojaĝon al Ebina. En Yokohama, kie mi devis trajnŝanĝi, atendis min aliaj geamikoj. En ilia hejmo mi pasigis miajn lastajn tagojn en Japanio. Tiu ĉi restado estis mirinda kaj tutcerte mi neniam forgesos, kun kiom da amo la ĉarmaj tri filinetoj akompanis min matene je la 5a horo al la flughaveno Tokio-Narita por adiaŭi sian "germanan avinon".

Elfriede Kruse

Logistika centro en Wels (Aŭstrio)

Kun streĉo oni laboras por realigi la logistikan centron en Wels. Antaŭ apenaŭ du jaroj tia ekfunkciis en Bischofshofen, kaj komence de 1994 inaŭguriĝis la logistika centro en Wörgl. Portempe oni konstruas en Wels, ĝis 1997 sekvos samspecaj centroj en Villach kaj Vieno.

Kun la projekto "Logistika Centro" la Aŭstra Fervojo (ÖBB) intencas ŝanĝi sian karakteron kiel nuran transportentreprenon al futurorientata servoentrepreno.

En 1990 la administracio de ÖBB decidis la projekton pri kvin logistikaj centroj en Bischofshofen, Wörgl, Wels, Villach kaj Vieno.

Tiuj centroj ne nur estas krucpunktoj inter relo kaj strato, sed kun la ofertitaj servoj ili estas esenca kunligelemento inter transportofertoj 'COMPLET-CARGO', 'COMBI-CARGO' kaj 'EKSPRES-CARGO'.

Jam la unuan de oktobro 1992 la logistika centro en Bischofshofen ekfunkciis, dum tiu en Wörgl transprenis sian servon la 2an de januaro 1994.

Nun sekvas Wels, kiu post nur 20monata konstrutempo, sur areo de 30000 kvadrataj metroj la plej granda, ofertos estontorientatan vartrafiklogistikan servon ekde 1995.

La datumoj de la centro:

- stokadkapacito por 20.000 paledoj
- plenaŭtomata transporttekniko en zono de altregaldeponejo.

Aŭtomata datensistemo zorgas por la deponejadministrado kaj por prilaboro de klientordigoj. La temperaturo kaj humideco permanente estas observataj, por ke kvalito de la varoj ne suferu. Naŭ plenaŭtomataj regaltransportiloj zorgas por la en- kaj eldeponigo. La altregaldeponejo kun areo de 2800 kvadrataj metroj kaj alteco de 22 metroj kapacitas por 12.000 normaj paledoj.

La ofertoj por la klientoj konsistas el:

- stokadadministrado
- komisionado
- pakumigo
- prezindikigo
- inventari
- plenumo de mendoj de klientoj
- plenigo de slipoj de liverado

Ne nur la okcidenteŭropaj fervojoj admiras nian logistikan oferton, ankaŭ la naciaj transportentreprenoj montras intereson.

Multflankaj demandoj de la nacia ekonomio kaj komerco, ankaŭ el Germanio, montras la gravan decidon de la entreprendirekcio de ÖBB. Inter la klientoj de nia oferto troviĝas signifaj entreprenoj kiel ATOMIC, ZENTIS kaj BIOKEMIO, kiuj fidas al niaj servoj.

Per tio la vartransportsistemo de ÖBB transprenas ekzemplodonan vartransportpolitikon por Eŭropo.

Ernst Quietensky

Walter Ullmann, Germanio

La fervojo en Suda Koreio

aŭ personoj impresoj de la tiea fervojo

Mi partumis ĉijare en la 79a UK en Seulo.

Dum la IFEF-kunveno ne ĉeestis korea fervojisto, do ne eblis informiĝi rekte pri la KNR, laŭ angla mallongigo: Korea Nacia Fervojo.

Mi elektis la tuttagan ekskurson al la konata limvilaĝo Panmunjom. Survoje per aŭtobuso mi rigardis fervojan linion al la plej norda stacio en tiu lando – Munsan. El la buso mi eĉ vidis la nunan finon de la fervoja trako ĉe Munsan kaj ekspoziciitan lokomotivon, starantan en tereno apud la suda limregiono ĉe Paju. Nia aŭtobuso uzis la laman fervojan ponton trans la rivero Imjin, kiu nuntempe servas kiel unudirekta aŭtovojo, regulata per semaforoj, ĉar ĝi estas tro mallarĝa por du aŭtoj.

Post la UK kaj la postkongreso en Japanujo, kie mi veturis dufoje per Shinkansen-trajnoj, mi revenis al Seulo kaj veturis de la tiea ĉefstacio por loka trajno al Munsan. Ĝi entenis nur unu klason kaj ne estis klimatizita, sed funkciis ventoliloj. Servistoj ofertis trinkaĵojn survoje. La vagonoj havas centran bufrokuplilon. Ĉe la eniro en Seula ĉefstacio oni kontrolis kaj ekvalidigis la biletojn (Seulo ek 10.00 h, alveno en Munsan 11,13 h) kaj dum la veturo oni ne kontrolis. Estis 9 stacioj kaj 4 haltejoj survoje de tiu unutraka linio. En Munsan mi iris al la jam vidita finpunkto de la trako, fotografis ĝin kaj ankaŭ la plej nordan trakforkon, kiu disbranĉigis trakon al proksima kazerno de la korea armeo. Poste mi veturis per buso al Paju, ĝis kie eĉ koreoj povas veturi sen problemoj, kaj kie interalie estis ekspoziita vaporlokomotivo, kiu laŭ surskribo servis ĝis la fino de korea interna milito (25.07. 1953). Laŭ angla surskribo oni nomas ĝin "fera ĉevalo".

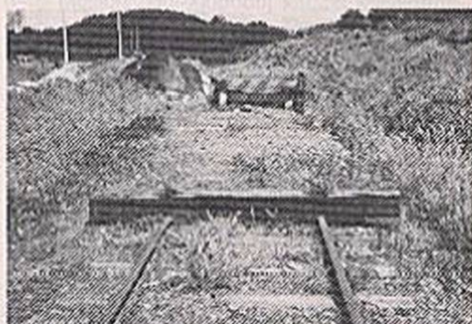
Estas rimarkinde ke la sudkoreanoj preparas sin por eventuala reunuiĝo, ĉar estas konstruata nova larĝa aŭtoŝoseo ĝis la komenco de la limregiono, sed la fervoja kunligo ne estas jam antaŭpreparita, kvankam laŭ informo ekzistas jam planoj por disvastigo en direkto al la nordo. De la vilaĝo Paju al la ĉefurbo de Norda Koreio



La stacio Munsan



La plej norda trakforko en Suda Koreio

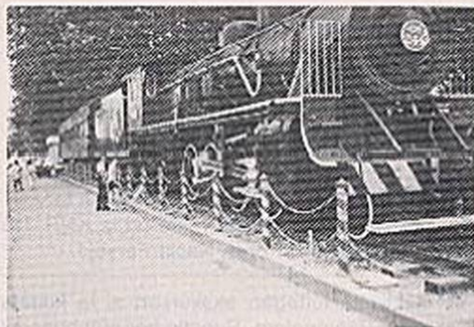


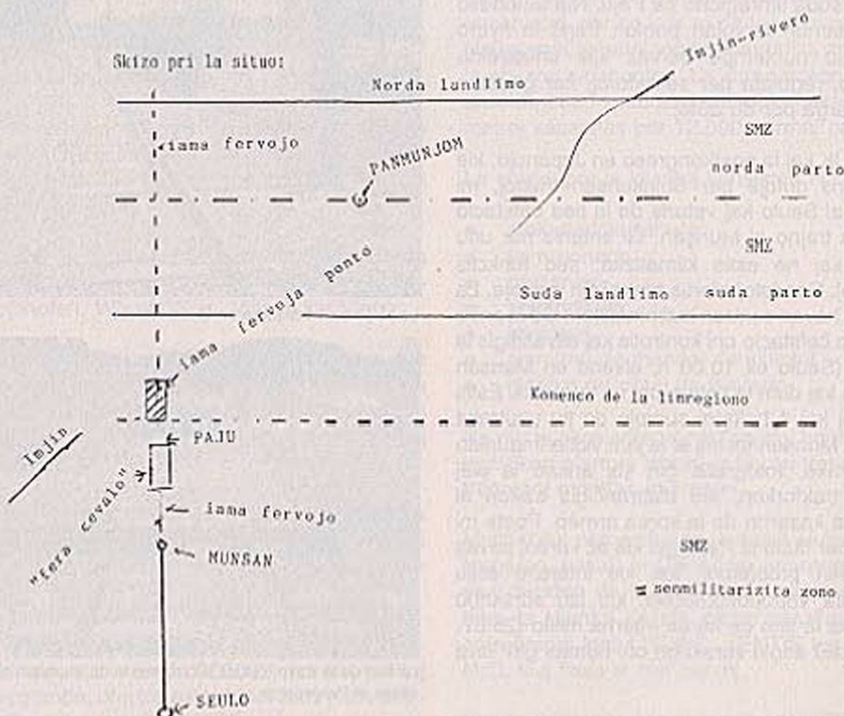
La fino de la trako, ĉirkaŭ 500 m norde de Munsan, apud la strato al Panmunjon

Pjongjango estas 208 km, al la plej suda urbo Pusano 497 km, ĉerpita de la surskribo apud la lokomotivo. Laŭ plano en la informejo en Paju la fervojo pasis okcidente de Panmunjon; restaĵoj de la trako ekzistas laŭ tio ankoraŭ en la arbaro.

La ŝpuro de la fervojo estas la normala. Aliaj trajnoj, tielnomataj Saemaul-eksprestrajnoj havas du klasojn kaj estas klimatizataj. La biletojn eldonas aŭtomatoj, similaj al tiuj de la DB, sed mia bileto al Munsan estas la tielnomata Edmonsona formo. La prezoj estis malaltaj; ili estas indikitaj sur tabuloj en la ĉefstacio. Inter la stacioj Seulo kaj Munsan trafikas po unu trajno hore (ĝis 21a h). Ekzistas ankaŭ dormvagonoj. Tiu stacio havas 12 kajojn. La lokomotivoj estas dizelaj.

Krom la priskribita linio al Munsan ekzistis iam alia al la norda parto, sed tiu ankaŭ ne plu funkcias, sed tiun finpunktan urbon mi vizitos, kiam mi revenos al la lando de la kvieta mateno – Koreio.


La "fera ĉevalo" en Paju



Grandeco de la du fervojaj retoj en Koreio: Laŭ "Poŝatlaso de la mondo" ampleksas la KNR (Suda Koreio) 2850 km, KRZ (Norda Koreio) 5100 km. Laŭ alia fonto (Meyer-leksikono) havas la KNR 5542 km, la KRZ 11000 km. Do certe estas, ke la reto en la nordo estas multe pli granda ol tiu en la sudo. Ĉetere la KRZ estas membro de la OSShD kaj havas la internacian kodnumeron 30 (SNCF 87, MAV 55 ktp). ■

FISAIC kaj IFEF

De Joachim Giessner, Honora Prezidanto de IFEF

Nuntempe estas memkompreneble por ni, ke la internaciaj kulturaj manifestacioj de la fervojistoj, do la IFEF-kongresoj, okazas sub aŭspicioj de la Internacia Fervojista Federacio por Kulturo kaj Libertempo kun sidejo en Parizo, mallonge FISAIC. Sed apenaŭ iu imagas, kiom da streĉa agado necesis, por fine atingi tiun staton.

La radiko por ĉio troviĝas en la jaro 1950, kiam kolegoj de la franca fervojista kultura unuiĝo konstatis la bezonon, iamaniere konstrui kontaktojn kun eksterlandaj similaj asocioj. Jam en tiuj jaroj montriĝis, kian fortan impreson faris la ideo de Esperanto kaj precipe ĝia praktikado. En aŭtuno 1947 venis granda grupo da nederlandaj fervojistoj esperantistaj al Parizo por reciproki viziton de francaj kolegoj en Amsterdam. Kaj IFEF, kiu estis fondita en 1948, okazigis sian trian kongreson 1951 en Parizo. Ambaŭ tiuj eventoj tiel forte impresis la prezidanton de la franca kultura asocio UAICF, d-ron Marcel Mollion, ke al ĉiuj preparoj li invitis reprezentanton de la intertempe fondita Franca Fervojista Esperanto-Asocio (FFEA). Plej ofte tiun taskon plenumis ties agema prezidantino Germaine Lemonnier [Lemonjé].

En 1952 la francoj invitis multajn eŭropajn fervojojn sendi reprezentantojn al Francio por fondi internacian federacion kulturan. Kaj tio okazis la 15an de novembro 1952 en Strasbourg sub nomo "Fedération Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles de Cheminots". Ĝi fariĝis granda ligilo por la fervojistoj en Eŭropo kaj eĉ ekstere de ĝi.

FISAIC ne strebas al profitoj. Ĝi postulas tre modestajn kotizojn de siaj landaj sekcioj. La plej grava celo, kiu ekde la fondiĝo ĝis nun restis netuŝita, estas akceli kaj subteni la libertempan agadon de fervojistoj de ĉiuj nacioj; kaj precipe grave: ne en materiala sed en spirite-kultura direkto. Tial la FISAIC-insigno montras pelvon, el kiu leviĝas flamo, kaj la tuto staras sur flugilrado. Por agnoski la agadon de FISAIC, UIC en 1957 transdonis al FISAIC migrantan premion, nome statueton "Venuso de Arles". En 1973 FISAIC ricevis propran himnon, kreitan de aŭstria komponisto.

En 1953 okazis la unua ĝenerala asembleo, en kiu la svisa delegito kaj esperantisto Bipp jam proponis uzadon de Esperanto. Decido estis, ke apud la franca lingvo, kiu tiam estis la sola laborlingvo, ankaŭ Esperanto kaj aliaj naciaj lingvoj estos uzeblaj. Sed tiu decido neniam havis praktikajn konsekvencojn por la Internacia Lingvo. Nur la germana fariĝis pli poste dua laborlingvo.

Ĝuste tiam komenciĝis jardekojn daŭra procedo, en kiu membroj de kelkaj landaj asocioj ludis esencan rolon. FISAIC-prezidanto d-ro Mollion petis la francan prezidantinon Lemonnier, kontaktigi kun aliaj asocioj de IFEF en landoj, kiuj ne jam estis membroj de FISAIC. Ŝi faris tion informante ilin pri tiu federacio, ekzemple en la 6a IFEF-kongreso 1954, kie ŝi proponis firman kunlaboron inter IFEF kaj FISAIC. La delegitoj akceptis tion unuanime. Denove en la 8a IFEF-kongreso kaj en la Universala Kongreso en Marseille ŝi donis informojn, ĉiam laŭ peto de d-ro Mollion. Tiuj klopodoj kaŭzis konsiderindajn rezultojn en Belgio, Danio, Finnlando, Svedio kaj Svisio, kie aŭ la IFEF-asocioj aliĝis al la samlanda FISAIC-sekcio aŭ eĉ fondiĝis nova FISAIC-sekcio.

Novaj kaj ĝis nuntempe daŭraj klopodoj komenciĝis en 1964. Tiam la gvidantoj de la germana FISAIC-sekcio petis min kiel prezidanton de la germana IFEF-asocio, utiligi niajn internaciajn kontaktojn, por havigi novan sangon por FISAIC. Tio baldaŭ rezultigis starigon de novaj FISAIC-sekcioj en Granda Britio, Hispanio kaj Norvegio.

Ĝis 1966 IFEF organizis siajn kongresojn ekstere de FISAIC. Tamen tio ŝanĝiĝis ekde 1967. La 19a IFEF-kongreso en Fulda (D) estis la unua sub aŭspicio de FISAIC, kaj ties tiama prezidanto, la luksemburgano d-ro Emile Schlesser, ĉeestis dum la tuta kongreso kaj fariĝis vera amiko de Esperanto. En tiu sama

kongreso okazis la unuan fojon, ke membroj de IFEF pro elstara agado sur internacia nivelo estis distingitaj per FISAIC-medaloj. Ekde tiam IFEF-kongresoj principe aperas en la aranĝo-kalendaro de FISAIC kaj okazas sub ties aŭspicioj.

Fine de la sesdekaj jaroj ankaŭ komenciĝis la multe pli komplikaj klopodoj havigi sekciojn al FISAIC ankaŭ en la tiamaj socialismaj landoj. Tiam nur la jugoslavia fervojo jam estis membro de FISAIC kaj kun ĝi niaj tieaj kolegoj. Tio fariĝis denove mia speciala tasko, kaj la fakto, ke intertempe mi estiĝis prezidanto de IFEF, plifaciligis trovi respektivajn kontaktojn pere de IFEF-asocioj. Tamen daŭris proksimume 10 jarojn, dum kiuj okazis multaj konsultaj kunvenoj, ĝis eblis en 1981 aliĝo de la hungara fervojo. Sen la daŭra, ĉiam ripetita helpo de la hungaraj kolegoj tiu unua granda sukceso ne estus okazinta. Sekve la 34a IFEF-kongreso en Balatonfüred povis esti aranĝita en la kadro de FISAIC.

Ankaŭ en 1981 okazis la 33a IFEF-kongreso en Regensburg. Laŭ iniciativo de la germana IFEF-sekcio FISAIC tiam kreis al si propran flagon, kiu la unuan fojon flirtis antaŭ la kongresejo en Regensburg kaj same 1992 en Münster.

Paralele mi provis atingi ion en Bulgario, kie la politikaj cirkonstancoj longe malhelpis pozitivan solvon. Sed en 1983 la bulgaraj instancoj donis verdan lumon por aliĝi al FISAIC, tiel ke la 36a IFEF-kongreso 1984 en Slanĉev Brjag bonorde povis okazi en kadro de FISAIC. Bedaŭrinde post kelkaj jaroj la tieaj kontaktoj eklamis, tiel ke la nuna stato estas malstabila.

Sekvis klopodoj en Pollando, kiu post kelkaj jaroj ankaŭ fariĝis membro de FISAIC. En bona memoro estas la IFEF-kongreso en la jubilea jaro de Esperanto 1987 en Katowice, la unua en Pollando kaj en kadro de FISAIC. Tre plifaciligis tiun aliĝon bonaj kontaktoj de la polaj kolegoj al la fervoja direkcio en Katowice kaj ĉefdirekcio en Warszawa.

Restis ankoraŭ Ĉeĥo-Slovakio. Post kiam la influhava kolego Chrdle estis transpreninta la prezidantecon de la IFEF-asocio, ankaŭ en tiu lando kaj sub novaj politikaj kondiĉoj eblis aliĝi al FISAIC. Kaj tiel la unua IFEF-kongreso en tiu lando en la jaro 1991 en Olomouc ankaŭ povis okazi sub aŭspicioj de FISAIC.

Tiu ĝisnuna superrigardo certe pruvas, ke granda kvanto de FISAIC-sekcioj dankas sian starigon aŭ plifortigon al la helpo de IFEF. Kaj ni povas esti fieraj pri esprimo, kiun uzis antaŭ nelonge la ĝenerala sekretario de FISAIC: 'Vi esperantistoj estas ambasadoroj de FISAIC'.

Finfine ni ne forgesu la lastan landon mankantan en tiu vico, nome Rumanion. Post la granda ŝanĝo antaŭ kelkaj jaroj forta rumana delegacio vizitis la IFEF-kongreson 1992 en Münster (D), kaj ekde tiam rapide eblis antaŭenpuŝi la aferon. Sub la celtrafa gvidado de ĝenerala direktoro Leancu jam en aŭtuno 1992 estis kunvokita kunveno de reprezentantoj el la tuta lando en Braŝov kaj fondita la rumana sekcio de FISAIC. Baldaŭ poste partoprenis rumanaj reprezentantoj en la 50a jubileo de FISAIC en Millau. Tie ĉeestis deko da membroj de IFEF, pro kio eblis pruvi al la delegitaro, kiel avantaĝo povus esti la uzado de la Internacia Lingvo. Laŭ decido de la ĝenerala kunveno 1990 en Berchtesgaden oni enkondukis Esperanton kiel trian laborlingvon por 2 jaroj. Tiu periodo finiĝis en Millau, kie oni prokrastis la decidon ĝis la prezidantara kunveno en Helsingborg. Tiu kunveno decidis plilongigi la provperiodon per ankoraŭ 3 jaroj. Estos nun tasko de IFEF zorgi, ke tiu provizoraĵo fariĝos daŭra stato.

Nova frukto de tiu bonega evoluo en Rumanio estis en februaro 1994 la elstara ekspozicio de rumanaj pentristoj, kiuj intertempe jam partoprenis en internacia festivalo en Stuttgart.

Ankaŭ la hodiaŭa manifestacio kun ĉeesto de altrangaj fervojaj reprezentantoj (ministro por transporto) denove substrekas la eminentan gvidadon en la rumana FISAIC- kaj IFEF-asocioj same kiel la grandan entuziasmon en la membraro kaj la grupoj. Tie ĉi same kiel en la tuta Esperanto-movado validas la leĝo, ke sen la grupoj, sen la homoj kaj precipe la junaj homoj la idealoj de d-ro Zamenhof ne estas praktikeblaj. Ni, la nun vivantaj esperantistoj

respondecas pri nia lingvo kaj ties estonteco, kiun ni pozitive povas kaj devas influi. En niaj manoj troviĝas la estonteco de la Esperanto-movado kaj de la lingvo mem. Ni ŝirmu kaj plifortigu la heredaĵon, kiun transdonis al ni d-ro Zamenhof, unu el la plej noblaj aferoj imageblaj, kiu de neniu homo forprenas ion, sed al la tuta homaro donas la pacan komunikilon ESPERANTO.

Kroata Fervojista Esperanto-Societo – jarkunveno kaj festo

Sabate la 9an de aprilo Kroata Fervojista Esperanto-Societo okazigis sian regulan (40an jubilean) jarkunvenon en Zagreb en ejoj de Direkcio de Kroataj Fervojoj. La jarkunvenon malfermis prezidantino de KFES s-ino Marica Brletić. Raporton pri laboro en la jaro 1993 prezentis vicprezidanto de KFES s-ro Zlatko Hinšt. Post tio sekvis kasista raporto kaj raporto de Turisma sekcio. Estis akceptita la laborplano por la jaro 1994. Je la nomo de Kroata Esperantista Unuiĝo la jarkunveno salutis Radenko Milošević, prezidanto de KEU. Inter alie, salutparolis la konata kroata esperantistino s-ino Emilija Lapenna. Ni aŭdis ankaŭ salutparolojn de aliaj gastoj, esperantaj organizaĵoj kaj sindikatoj de fervojistaj laboristoj. La jarkunvenon ĉeestis ĉirkaŭ cent membroj de KFES kaj gastoj.

Estas grave akcenti la okazigon de ekspozicio pri literaturo el IFEF-kongresoj. Estis prezentita libreto sub titolo »Niaj kvardek jaroj 1954 – 1994«, kiu enhavas trarigardon de la historio de Kroata Fervojista Esperanto-Societo. Je la honoro de 40jariĝo de KFES estas presita okaza poŝtkoverto kun speciala stampo. Post la ofica parto de la jarkunveno sekvis bela kulturarta programo kun kroataj popolkantoj kaj dancoj, kiun realigis fervojista kulturarta societo »Željezničar« (Fervojisto). Oni daŭrigis kun muziko kaj danco kaj kun bela amuzo. Tiel ni festis nian jubileon. Ni daŭrigos celebri la 40an jubileon dum la jaro 1994.

Ni diru kelkajn faktojn pri la 40a jariĝo. En la jaro 1954 en Zagreb, post UK (Universala Kongreso), kiu okazis en nia urbo, estis fondita Fervojista Esperanto-Societo Zagreb. FES-Zagreb estis urba societo kaj agadis en la kadro de tiama Jugoslavia Asocio de Fervojistoj Esperantistoj, pli precize kiel unu el 14 membroj de JAFE. En tiu asocio FES Zagreb estis ĝis fino de jaro 1991. Post memstarigo kaj diplomatia rekono de Respubliko Kroatio kiel memstara kaj suverena ŝtato en la jaro 1992, okaze de la IFEF-kongreso en Münster nia societo kiel landa asocio kaj societo, kun ŝanĝita nomo Kroata Fervojista Esperanto-Societo, estis akceptita en IFEF kiel egalrajta membro. KFES estis la unua asocio-societo akceptita en IFEF inter eksjugoslaviaj respublikoj. Sekvontan jaron ni celebros novan jubileon: 70 jaroj ekde aperigo de unua fervojista Esperanto-societo en Kroatio kaj tiu parto de Eŭropo.

Do, malantaŭ ni estas kvardek jaroj de senrompita laboro de nia Societo, kiu el urba societo fariĝis landa asocio kaj societo, sed sepdek jaroj ekde la komenco de movado de fervojistoj-esperantistoj. Estas bela historio. Ni esperas ke ni ne restos sen partoprenado de fremdaj gastoj. Ĝis!

Zlatko Hinšt

1954
40
jaroj
1994



Levo de orientfervoja ponto en Vieno

Post levo de la nordfervoja ponto nun sekvas la levo de la orientfervoja ponto, kiu ekzakte postulas altigon je 4,36 m kaj kostos 820 milionoj da ŝilingoj. Al la "Spektaklo" de la levo la vienanoj devas atendi ankoraŭ unu jaron, ĉar tio okazos en julio de la venonta jaro.

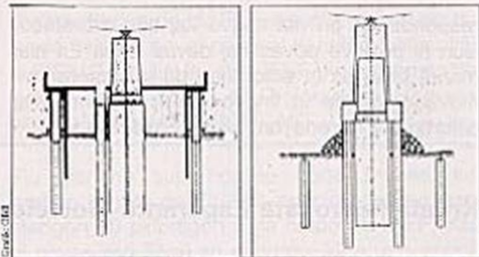
Meze de julio, proksime de la plej granda konstruloko de Aŭstrio (Danuba Hidroelektra baraĵo en Vieno-Freudenau), okazis la unua tranĉo per la ŝpato por la pontlevo. Ĉeestis trafikministro Mag. Viktor Klima, reprezentantoj de la urbo Vieno, de la Donaukraftwerke AG (Danubelektrocentrala kompanio) kaj de ÖBB (Aŭstra federacia fervojo).

La tuta areo de Freudenau (la eliro de la Danubo el Vieno) nun estas konstruloko pro la danubbaraĵo. Ĝenerale altiĝos la nivelo de la Danubo per ĝis 8,3 m kaj eĉ ĉe Nussdorf (la alia ekstremo de Vieno), kie la Danubo eniras la urbon Vieno. La nivelŝanĝo estas 2,8 m. Pro tio, ĉiuj Vienaj pontoj transdanuben devas esti levitaj por garantii la ŝiptrafikon.

Pro la pezo de la orientfervoja ponto, 7000 tunojn, oni povas imagi la malfacilecon de la levlaboroj. Ne nur la ponto mem devas esti levata, sed ankaŭ la ambaŭflankaj suprenveturejoj postulas ampleksajn konstruajn paŝojn. La tuta konstruareo longas 3,2 km. Ĉirkaŭ du jarojn daŭros la laboroj, kiuj sin dividas en multaj unuopaj konstrupartoj.

Apud la ŝutlaboroj en ambaŭflankaj suprenveturejoj, tiuj partigas sin en plifortigo de pilierfundamentoj, plilongigo de pilierŝaftoj kaj produktado de surmetaĵlagroj.

En agorditeco kun la komunumo de Vieno krome estos alkonstruataj du relparoj por la regiona rapidfervojo S 80, kio signifas necesan plivastigon de la digokrono. La Viena urbevoluplano projektas urbopligrandigon al Hirschstetten kaj la iama flughaveno Aspern. Por ligi la estiĝantajn loĝejojn de tiu regiono al kapacitpova publika transportrimedo, necesas plukonstrui la jam ekzistantan regionan rapidfervojon S 80. Portempe daŭras la necesaj intertraktadoj inter



En la kadro:
Unue la pontpilieroj. Ĉirkaŭ la pilieroj estos ŝutataj insuloj de kiuj sekvas la ĉirkaŭigo de la fundamentoj per palisoj. Poste oni fortigos la pilierfundamentojn, longigos la pilierŝaftojn kaj renovigos la surmetaĵlagrojn. Tiuj laboroj postulas speciale prudentan konstrumanieron, ĉar kaj la ŝiptrafiko devos esti daŭrigata en plena amplekso kaj ankaŭ ne devos okazi endanĝerigo de la ponto en kazo de superakvo.

\- - -

la ŝtato kaj la lando Vieno.

La orientfervoja ponto servas ĉefe por la regiona rapidfervojo S 80 kaj por tre ampleksa ŝarĝotrafiko. Pro la necesa pliigo de trafikoferto kaj trajnhoraroptimumigo por la S 80 necesas aparta relvojo por tio en novkonstruenda danubponto. En Prater jam estas en laboro du novaj relparoj por tiu celo (en Prater situas parto de la nur dutraka orientfervoja linio).

Pro la akordigita konstrugvido, la naturprotektata teritorio de Prater nur estas unufoje mallonge ĝenita. Krome, tio garantias racian, medizorgan kaj kostokonscian konstruplenumon.

Komence la totalaj kostoj de la konstruprojekto **"Levo de orientfervoja ponto"** laŭ kontrakto inter la "Österreichische Donaukraftwerke AG" kaj "Österreichische Bundesbahnen" estis kalkulitaj je 859 milionoj da ŝilingoj. Dank' al fervora adjudikadrezulto, tiu sumo povis esti subigata per 39 milionoj kaj nun sumiĝas nur je 820 milionoj. Flanke de Österreichische Donaukraftwerke AG estos transprenataj 593 milionoj, la reston komplete financos ÖBB. 88 milionojn de tiu sumo postulas la plilarĝigo de la traceo de S 80 en la Prater.

Kiam dum kvar semajnoj en la somero de la venonta jaro la vienanoj povos ĉeesti haŭtproksime la "Fortspektaklon" de la efektiva pontlevo, la aŭtomobilistoj kaj la profesinavetuloj devos kontentiĝi per grandaj kromvojoj respektive per anstataŭtraka ŝose-trafiko.

Kiel montris la ekzemplo "Levo de nordfervoja ponto" jam antaŭ du jaroj, la urbo Vieno kune kun ÖBB sendube solvos la problemon suverene.

Tradukis Quietensky Ernesto

Nova dizela motorvagono en Francio?

Verŝajne post kelkaj jaroj novtipa dizela motorvagono ekveturos tra Francio. Ekde pluraj jaroj TGV plenumas la ĉefajn rilatojn sub la respondeco de la Transport-Ministerio. La aliaj rilatoj "de proksimeco" fariĝas pere de elektraj aŭ dizelaj motorvagonoj laŭ elektoj faritaj de regionaj instancoj.

La dizelaj trafikoj efektiviĝas per motorvagonoj, kies elmoderneco - kompare al TGV - inklinas forpuŝi la klientojn. Pro tio, la firmao GEC Alsthom proponas fabriki novan dizelan motorvagonon, kiu profitus de lastaj teknologiaj progresoj.

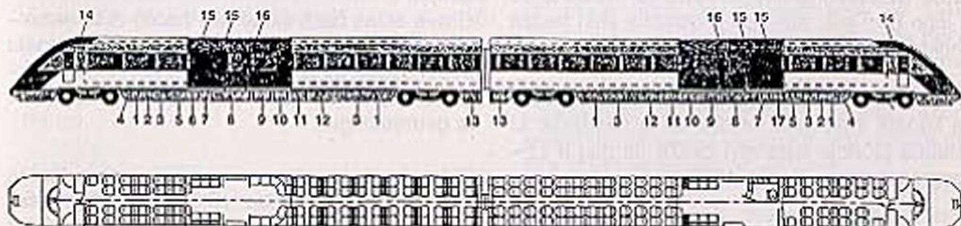
Jen kelkaj modernaĵoj:

- Laŭkonstrue povas esti 2 aŭ 3 vagonkestoj
- Rapido po 160 km hore
- Potenco de 1200 kW plenumita per 4 motoroj
- Aŭtomata kuplilo
- Hidraŭdinamika bremso
- Sekundara suspensio pneŭmatika
- Enireja vestiblo malaltnivela
- Klimatizado
- Duobla vitrado por plibonigi la sonizoladon

La firmao GEC Alsthom konsentas ekkonstrui tiun dizel-motorvagon tuj post kiam SNCF kaj regionaj instancoj akceptos aĉeti, kune, minimume 100 ekzemplerojn. Nuntempe la diversaj instancoj pritraktas la aferon, por ke tiu projekto fariĝu konkreta.

Jean RIPOCHE

ARKITEKTURO DE LA MOTORVAGONO (du vagonkestoj)



1. Rapidŝanĝilskatolo
2. Aerfiltrilo dinamika
3. Trakcia motoro
4. Helpaerujo
5. Silentigilo ellastuba
6. Ilarkesto
7. Ĉefaerujo
8. Brulaĵujo
9. Bateri-sarĝilo
10. Baterio 24 V
11. Baterio 72 V
12. Generatorkompleto
13. Bremspanelo
14. Kondukistej-klimatizado
15. Motor-fridigokompleto
16. Pasaĝer-klimatizado
17. Help-kompresoro

Omaĝo

La 20an de septembro 1994 forpasis la tiĉina/brita poeto **Reto Rossetti**.

La interesa kaj avangarda revuo **Literatura Foiro** afable permesis al ni represi poemon de Reto Rossetti, aperintan en n-ro 149 de tiu revuo.

Reto Rossetti estis inspirita de la fervoja tunelo San-Gotarda, kaj eblė pro tio dediĉis la poemeton al sia amiko **Sasselli**, svisa fervojisto. Giovanni Sasselli estis mekanikisto, li specialiĝis kiel lokomotivestro. Li lernis Esperanton dum la mondmilito. LKK-helpsekretario de la 24a IFEF-kongreso en Lugano, li mortis unu tagon antaŭ ĝia inaŭguro (1972) pro koratako.

La Tunelo de Reto Rossetti.

Por amiko Giovanni Sasselli

El Ajrolo en Svislando
fluas longa vojrubando,
serpentume sur la ĝibo
de l' baranta montmasivo:
poste plonĝas kun zigzago
al la val' en kurba vago.

El Ajrolo, tra malhelo,
kuras la fervoj-tunelo
rekte, sen hezit' kaj dubo,
supre iras vojo plekta,
sube - la tunelo rekta.

Iam, por el unu valo
al la transa valo veni,
oni devis sur spiralo
de la longa vojo peni.
Tra la montobloko spite
tranĉis nun la homa volo...
Mi rigardis, kaj subite
lumis jena parabolo:

Ĉiu valo - jen nacio,
monto estas - lingva baro.
Sur ĝi rampas kun devio
nacilingvo al najbaro.

Esperanto en atako
boris tra la lingvobaro.
Ĝi per la potenca brako
sin proponas al homaro.

Dum ĝi kuŝas sub l'okuloj,
ĉu ne estas vera honto,
vidi tiom da blinduloj
ŝviti sur la granda monto?

Forpaso

Patro Albino Ciccanti, franciskana pastro, famkonata kiel "Apostolo de Esperanto" kaj ankaŭ kiel "Frato Esperanto", subite mortis la 16an de septembro en la monaĥejo de Forli, je lia reveno de UECI-kongreso en Armeno (Novara) ĉe la lago de Orta, dum kiu li celebris sian lastan Sanktan Meson.

Krom en la katolika Esperanto-movado li estis tre konata internacie ankaŭ en la fervojista. Li celebris plurfoje diservon okaze de niaj IFEF-kongresoj ek de la jaro 1964.

Li naskiĝis antaŭ 64 jaroj kaj longe disvolvis sian apostolan religian kaj poresperantan mision en Rimini. Poste li fariĝis parokestro en Ravenna kaj laste, pro sia ne bona sanstato, retiriĝis en la franciskanan monaĥejon de Forli.

Patro Albino, ripozu en paco kaj preĝu por ni kiel ni preĝos por vi.

D. kaj G.Gimelli

Parolas Varsovio en Esperanto

Daŭre la redakcio de la Esperanto-elsendoj luktas kontraŭ ŝparodeziroj. Nun oni elsendas nur en mallongaj ondoj, sed daŭre dufoje tage, nome je 15h30 kaj 22h30 laŭ la mezeŭropa tempo.
Grave estas ĉiam skribi (aŭ 'faksi') al la redakcio, ĉar laŭ la ricevitaj leteroj oni taksas la popularecon de la koncernaj elsendoj. La Esperanto-redakcio estas je la dua loko, proksime al la germanlingva.

Eldoniĝas informilo, kiu nomiĝas same kiel la titolo de tiu ĉi notico. Ĉiuj ricevantoj estas petataj konfirmi sian adreson al la redakcio, ĉar oni deziras starigi komputilan adresaron. Ĉiu, kiu ĝis nun ne ricevas ĝin, povas mendi ĝin kaj estonte ricevi senpage.

Adreso: Pola Radio, Esperanto-Redakcio,
P.O.Box 46, PL-00-977 Varsovio.
Tel +48-2-6459-358 (11.00-13.30)
Telefakso +48-22-444-123

Germaine Lemonnier forlasis nin
Rememoro de Germaine Lemonnier

La 28an de septembro 1994 forlasis nin por ĉiam Germaine Lemonnier. Dum multaj jaroj prezidantino de FFEA. Jam de jaroj ni timis ŝian morton, ĉar Germaine forlasis sian hejmon en Vanves por translokiĝi en malsanulejon en la ĉirkaŭaĵo de Parizo, ĉar ŝiaj menskapabloj ne plu estis kontentigaj, kaj ŝi ne estis memsufiĉa (memstara).

Geamikoj Guy Delaquaize kaj Josette Vonay daŭrigis niajn kontaktojn kun Germaine. La unuajn tagojn de oktobro Josette donis la lastajn informojn pri ŝi: "Bedaŭrinde ŝi forlasis nin la 28an de septembro kaj estis kremaciita la 6an de oktobro, post Sankta Meso, en kiu partoprenis Guy Delaquaize kaj Josette Vonay".

Lastaj informoj anoncis ke Germaine Lemonnier tutcerte ne suferis kaj malaperis kiel kandelo ĉe la fino.

Por ni ambaŭ, por niaj gefamilianoj (por niaj nepoj ŝi estis "la franca onklino"), kaj por la tuta itala kaj internacia fervojista Esperanto-movado estas gravega perdo. Eble aliaj, precipe la francaj gekolegoj, verkos nekrologon. Sed Germaine Lemonnier estis vera mejloŝtono en IFEF.

Tial ni kiel frataj geamikoj de Germaine ekde nia unua IFEF-Kongreso en Lindaŭ, do de pli ol 40 jaroj, havis multajn neforgeseblajn rememorojn. Jam la antaŭan jaron (1951) ŝi organizis kiel LKK-prezidanto la 3an IFEF-Kongreson en Parizo.

Krom dum la IFEF-Kongresoj ni estis kune kun Germaine Lemonnier ankaŭ dum la ĉiujaraj jarkunvenoj de FFEA, en kiu ni estis invitataj ĉu en Parizo ĉu en aliaj francaj urboj.

Ekster nia movado ni rememoras ŝin okaze de ŝia partopreno en la 30a Itala Kongreso de Esperanto en Firence dum septembro 1959, dum kiu ni ambaŭ kune kun gesinjoroj Catena akompanis ŝin (vidu la apudan historian foton).



Germaine Lemonnier inter Delvina kaj Germano Gimelli, Firenze 1959

Alian memoraĵon pri Germaine Lemonnier estis en Svislando okaze de la feriosemajno organizita de SAEF (Svisa Asocio de Esperanto-Fervojistoj) en Herzberg sur Kormonto, kun neforgeseblaj ekskursoj, dum septembro 1961.

Mallonge ni rememorigu, kiu estis la esperantistino Germaine Lemonnier: Krom prezidantino de FFEA; Honora Membro de IFEF, de kiu ŝi estis unu el la ĉefaj refondintoj tuj post la dua mondmilito (jaroj antaŭ 1950); kunfondinto de FISAIC dum la jaro 1952; kiam, kiel helpantino de pluraj jaroj, de la prezidanto de UAICF (Franca Asocio de Intelektaj kaj Kulturaj Fervojistoj) d-ro Marcel Mollion fondis FISAIC (Internacia Fervojista Federacio por Kulturo kaj Libertempo), de kie ŝi ricevis gravan rekonon (Arĝentan Medalon) en la jaro 1969 okaze de la 21a IFEF-kongreso en Avignon.

Germaine Lemonnier, grava parto de la historio de la fervojista Esperanto-movado, forlasis nin. Ni ne forgesos ŝin. Ke ŝi ripozu en paco.

Delvina kaj Germano Gimelli

Al la sinceraj kaj kortuŝaj vortoj de ge-Gimelli IFEF plene alkroĉiĝas. Granda homo forlasis nin. Red

Fervojfakaj Kajeroj

Por la tria fojo aperis regule okaze de la kongreso *Fervojfaka Kajero, neregula informilo pri fakaj fervojaj aferoj.*

Numero 1 oranĝkolora, n-ro 2 verda kaj n-ro 3 flava ili formas buntan, allogan kolekteton.

La kajeroj estas akireblaj ĉe la kasisto de IFEF kontraŭ la simbola pago de po 10,- DKK por ĉiu ekzemplero. Se vi pro iu kaŭzo ne povas pagi, klarigu la celon de la mendita stoko, kaj ni trovos solvon. La Fervojfakaj Kajeroj nome estas faritaj por stimuli kaj ampleksigi la fakan aplikon de Esperanto ĉe la fervojoj, kaj ili plie taŭgas en la manoj de leganto ol en iu stokejo.

N-ro 1 estas 28paĝa kaj la enhavo estas: *Antaŭvortoj* de Per ENGEN, prezidanto de IFEF, *Rekomendoj por verkado de fakaj artikoloj pri fervojo* de Petr CHRDLE, *Ek al seneraraj fervojfakaj tekstoj* de Ludoviko SEKEREŜ, *Distingi kvalitojn en la rilato de nocio kaj nomo* de Jan WERNER, *Kio estas fervojo?* de Heinz HOFFMANN, *Pola elektro-manovra lokomotivo EM-10* de Janusz FORTUŃSKI, *Funkcio kaj servoj de okcidentaj fervojoj* de Joachim GIESSNER.

N-ro 2 estas ankaŭ 28paĝa kaj la enhavo estas: *Ankoraŭfoje - kio estas fervojo?* de Heinz HOFFMANN kaj Jan WERNER, *La S-fervojo de Zürich* de Ernst GLÄTTLI, *Fervoja transporto en Pollando* de Janusz FORTUŃSKI, *Rumanaj fervojoj, turnplato de Eŭropo* de Joan TEREŜNEU kaj Mihai ŜTEFAN, *Ne ĉiu vagono taŭgas* de Dr.Ing. WENKEL, *Interesaj komplikaĵoj en difinlaboro* de Heinz HOFFMANN, *Masmezurilo en ranĝostacioj* de Ladislav KOVAŘ.

N-ro 3 estas 24paĝa kaj la enhavo estas: *Trafika faklernejsistemo en Ĉeĥa Respubliko* de Zdenĕk POLAK, *Sekurigado de traknivelaj pasejoj* de Henning HAUGE, *Nova metologio por kontrolo kaj diagnostiko de injekta mekanismo de la dizelmotoroj 12LDA28 kaj 6LDA28 sen demunto de sur motoro* de Jon BIZDUNA en traduko de Emil TUDORACHE kaj Jon SIRBU, *La feruta koridoro tra Svislando* de Ernst GLÄTTLI, *Pri la terminoj STRENO kaj STRENIĜO en la terminaro de IFEF* de Jan WERNER, *Iom pri la tunelo sub la Maniko* de Joachim GIESSNER.

El tio vi vidas, kiom ampleksa laŭ faka tereno estas la temoj. Havigu al vi la kajerojn kaj montru al interesitaj kolegoj kaj influhavaj fervojistoj. Ni ne povas konkurenci kun la grandaj naciling-vaj fakaj magazinoj, sed ni povas montri, ke Esperanto taŭgas por verki fake, kaj ke ni laboras serioze pri nia fako, ke ni ne estas pure hobiistoj.

■

INTERNACIA FERVOJISTO
1994.6
46a eldonjaro

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio:
E Henning Olsen,
Åderupvej 182,
DK-4700 Næstved.
Tel + fakso +45 53 72 73 77.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario:
D-ro Romano Bolognesi,
Via Misa 4,
I-40139 Bologna.

Kasisto:
Henning Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.
Tel + fakso 45 98 80 15 99.

Dana poŝtĉekkonto:
1 25 80 36, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev
(pagante per poŝtĉekkonto el eksterlando aldonu 15 DKK por poŝtelspezoj).

Dana bankkonto:
3717 034856, Den Danske Bank, DK-9800 Hjørring
(pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).

Svisa bankkonto:
471-02, Thurgauische Kantonalbank,
CH 8590 Romanshorn.

Svisa poŝtĉekkonto:
CH 85-4110-5
Frauenfeld, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

Redaktofino por la venonta IF: 01.01.1995

Presejo:
Gefion Tryk Næstved A/S